

Frangar, non flectar

diche, porcellane, terrame forti,
 tinte e colori, grana e sugi, abba-
 vatori del lavoro, degli lavatori,
 del bagno, bottiglie, un datore di
 un lavoratore, Industria del
 bianchi: un datore di lavoro e
 lavoratore, Industria delle lavate:
 datore di lavoro e un lavoratore,
 datore degli specchi e dei cristalli:
 datore di lavoro e un lavoratore,
 datore del vetro scientifico (compre-
 quella d'ottica): un datore di la-
 e un lavoratore, Industria del
 artistico e contenere: un datore
 lavoro e un lavoratore, Industria
 lampade elettriche: un datore
 lavoro e un lavoratore, Commercio
 piccoli duchi industrie: soprannu-
 due datori di lavoro e due la-

Le altre categorie

di *Corporazione della previdenza e credito*. -- Sezione delle banche: il direttore della Banca d'Italia, il presidente dell'I.R.I., il presidente dell'I.I. Istituto di credito ordinario; rappresentanti. Banche di provincia rappresentante. Istituti finan-

un rappresentante. Banche
ati: un rappresentante. Dato e com-
nari di Borsa e cambiale: un
rappresentante. Dato e com-
arie: un rappresentante. Dipen-
delle delle banche: sette rap-
presentanti. Sezioni degli Istituti di
armo e di diritto pubblico: i mem-
di diritto della sezione delle ban-
Casse di risparmio ordinarie:
otto rappresentanti. Istituti per la
vigilanza del Ministero delle Fi-
ze: due rappresentanti. Istituti di
risparmio: un rappresentante.

... di Piccoli di prima e seconda carica: un rappresentante. Lavoratori dipendenti da enti di diritto pubblico: rappresentanti dell'Associazione Nazionale Fascista del Pubblico Impiego. Banche Popolari Cooperative: un

presentante. Casse Rurali: un
presentante. Dipendenti da Banche
e Casse rurali: due rappre-
santi. Sezione dell'assicurazione: il
presidente dell'Istituto nazionale delle
assicurazioni. Il presidente dell'Istituto

zione fascista delle assicurazioni
fortuni, il presidente dell'Istituto
nazionale fascista previdenza sociale. Im-
prese private autorizzate all'esercizio
di assicurazioni: due rappresentanti.
Dirigenti di imprese di assicura-
zioni: un rappresentante. Dipendenti
di imprese di assicurazioni: tre rap-
presentanti. Agenzie di assicurazione:
un rappresentante. Dipendenti delle
agenzie di assicurazione: un rappre-
sentante. Lavoratori non inquadrati:
un rappresentante.

e orti... Professione legale: tre rappresentanti degli avvocati e procuratori (2 degli avvocati e uno dei procuratori); un rappresentante dei dottori economia, uno dei notari, uno dei notai pubblici; uno dei periti mercantili, uno dei ragionieri. Professione sanitaria: due rappresentanti medici, un rappresentante dei farmacisti, uno dei veterinari, uno degli erboristi, uno degli levatrici. Professione tecnica: due rappresentanti degli ingegneri, uno degli architetti, due tecnici agricoli (uno dei dottori in agraria e uno dei periti agrari); un

representante dei geometri, uno dei
mici. Art: due rappresentanti de-
autori e scrittori, due rappresentanti
delle Belle Arti, un rappresentante
dei architetti, uno dei giornalisti,
un musicista, uno degli insegnanti pri-
mi, due dell'artigianato, due del com-
ercio dell'arte antica e moderna e
prodotti dell'artigianato (una per
ogni di lavoro e una per l'edifica-
zione).

di *Corporazione del mare e dell'U-*
— *Marina per il trasporto di pas-*

21) *Corporazioni delle comunicazioni*. Sezione delle ferrovie, delle ferrovie e della navigazione interna. — *Provvie*, 2 datori di lavoro e 2 lavoratori. *Trasporti*, 2 datori di lavoro e 2 lavoratori. *Trasporti aerei*, 2 datori di lavoro e 2 lavoratori. *Cooperative*, 1 rappresentante.

Conduttore, 1 datore di lavoro e 1 lavoratore. Servizio
autistico: 1 datore di lavoro e 1 la-
voratore — Servizio degli ausiliari del
ufficio: Spedizionieri, 1 datore di la-
voro e 1 lavoratore. Attività portuali:
datore di lavoro e 1 lavoratore. Tras-
porti pubblici: 1 datore di lavoro e 1 la-
voratore. Attività complementari del
ufficio: 1 datore di lavoro e 1 lavo-
ratore. Cooperative: 1 rappresentante.

dei comunicatori telefonici
radioelettrici: 3 datori di lavoro
1 lavoratore.

231 *Corporazione dello spettacolo.* —
presidente della Società degli Auto-
ri e compositori dello Spettacolo, 1 rap-
presentanti. Autori librai, 1 rappre-
sante. Musicisti, 1 rappresentante.
Industria del teatro: 3 datori di lavoro
con 1 rappresentante e 2 lavoratori, di
1 scenotecnici, industria del cine-
matografo: 2 datori di lavoro e 1
per produzione e 1 per l'esecuzione e 2 la-
voratori (1 per la produzione e 1 per
esecuzione). Industria affini: 1 datore
di lavoro e 1 lavoratore. Radiotelevisi-
one: 1 datore di lavoro e 1 lavoratore.
Organizzazioni di lavoro: 1 datore
di lavoro e 1 lavoratore.

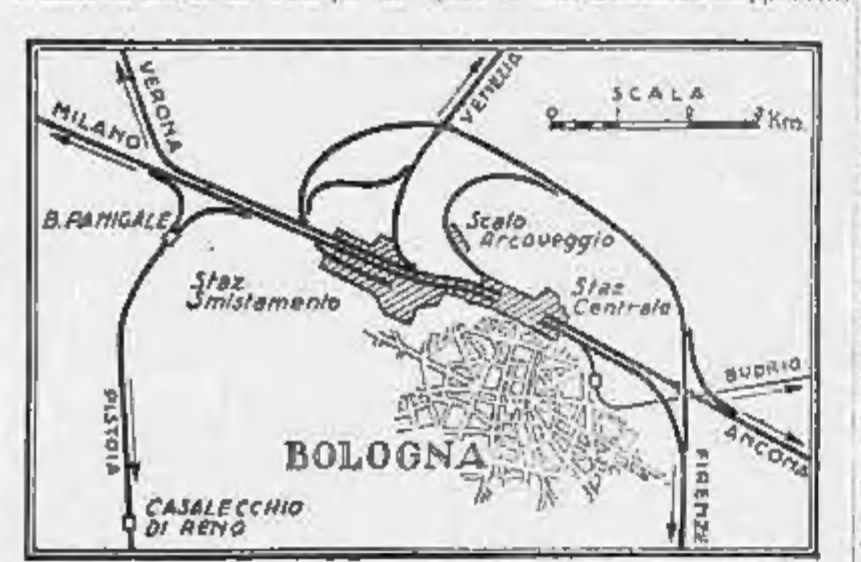
22. **Corporazione dell'ospitalità:** 1 rappresentante del Commissariato del risino. Albergi e pensioni: 2 datori lavoro = 2 lavoratori. Uffici ed a-

La nuova stazione di Bologna

Modernità di impianti - Sicurezza e indipendenza di movimenti - 280 treni al giorno

BOLOGNA. maggio. In una recente mensaggeria di Consiglio provinciale dell'Economia corporativa, è rilevato giustamente che lo sviluppo delle ferrovie ha valore assai più importante di quanto si pensi comunemente. In una città come Bologna, punto croce di quasi tutte le comunicazioni fra il nord ed il sud d'Italia.

Nel 1861, Bologna aveva 100 mila abitanti; oggi ne ha 260.000, e non è soltanto la sede di una delle più antiche e celebrate Università del mondo, ma anche un centro notevole di commercio e di industria.



La linea di cintura. Attualmente da Bologna si irradiano sei linee principali: la linea per Milano e quindi per i treni del Sempione e del Gottardo; la linea per Verona e Brennero; la linea per Venezia, Trieste e transiti orientali; la linea per Ancona e Brindisi; la linea per Firenze e Roma (Direttissima); la linea per Pisa e Livorno (Portofino). Una ragione di primo ordine.

Il carattere di grande centro ferroviario assunto da Bologna ha reso necessario di ampliare e rinnovare i vecchi impianti; ed a quest'opera di progresso ha provveduto il Governo fascista con un complesso grandioso di lavori, che si compie in questi giorni, e che ha importato la spesa di circa 50 milioni di lire.

La stazione Centrale, per il servizio dei treni viaggiatori dispone ora di 20 binari, affiancati da marciapiedi coperti da pensiline; i marciapiedi principali comunicano tra loro e con la sottopassata, che è stata ampliata ed è stata sopralivellata. La stazione di S. Maria delle Vigne, che è stata sopralivellata, ha sette binari; i binari, che si trovano a sud, sono destinati al servizio dei treni merci, che si muovono in senso opposto a quello dei treni viaggiatori. Alle due stazioni sono annessi gli scali merci destinati al traffico locale della città, e lo scalo Arcoveggio, adibito al servizio del mercato ortofrutticolo.

Completata questi impianti la linea di circosvalazione (che si vede tracciata sul piano che qui riprodurremo) costruita allo scopo di evitare che i treni merci, per accedere ai parchi di smistamento, debbano attraversare la stazione Centrale, il che specialmente durante l'apertura all'esercizio della Direttissima, avrebbe costituito un inconveniente intollerabile per il servizio dei viaggiatori.

La circosvalazione si distacca dalla Direttissima circa tre chilometri prima del centro della città, e si sviluppa a nord della città, mantenendosi sopraelevata sul piano di campagna, in modo da non ostacolare la circolazione stradale. Passa perciò con vari manufatti sulla ferrovia privata per Budrio, sulla linea di Ancona, sulla strada ordinaria della regione e sulla ferrovia per Venezia; passa quindi a sinistra e sottopassando la linea di Verona, Milano e Pistoia (che sono state perciò sopralivellate) e si collega alla stazione di S. Maria delle Vigne.

Con la linea di circosvalazione e con opportuni raccordi, i treni merci di tutte le provenienze hanno modo di accedere ai parchi di smistamento ed agli scali merci, senza passare sui binari di corsa della stazione Centrale, cioè ottenuta la completa indipendenza dei due servizi, viaggiatori e merci. La circosvalazione ha la lunghezza di circa 10 chilometri ed è armata a doppio binario; la sede della strada è perciò predisposta per quattro binari, ed è a doppia carreggiata, la via di futuro, ed indubbiamente immutabile, aumenti di traffico.

In compenso, gli impianti della stazione di Bologna comprendono oggi uno sviluppo totale di circa 100 chilometri di binario.

Impianti di sicurezza. Alla sicurezza dell'esercizio (arrivo e partenza dei treni, manovre, ecc.) è provveduto con gli impianti più perfezionati offerti dalla tecnica moderna. Gli scambi ed i segnali, che sono gli organi più delicati in ogni grande sistema ferroviario, sono manovrati, mediante apparecchi centrali elettrici, da tre cabine sopralivellate sui piazzali della stazione. Le leve che comandano i segnali e gli scambi sono collegate fra loro, elettricamente e meccanicamente; inoltre lungo i binari sono applicati dei circuiti elettrici, per cui le leve di comando degli scambi non possono essere manovrate se i relativi circuiti di binario sono occupati da veicoli.

Tutti i collegamenti sono disposti in modo che non è possibile l'apertura del segnale per far avanzare un treno, se l'istradamento che gli è assegnato non è regolarmente predisposto e libero da ingorghi. In ciascuna cabina, un quadro luminoso, nel quale è riprodotta il piano dei binari, scambi e segnali, dà modo al dirigente di controllare la situazione degli impianti e tutti i movimenti che si svolgono nella stazione.

Un'altra distinzione del provvedimento che si fa nella stazione di Bologna è la possibilità di far passare in un solo tratto, in un unico tratto, la quantità giornaliera dei treni, viaggiatori e merci, in arrivo ed in partenza. Sono oggi, in media, 250 treni, così ripartiti fra le diverse linee: Milano 75; Verona 31; Venezia 47; Ancona 35; Direttissima 47; Portofino 25. A questi sono da aggiungere, nel periodo estivo, fino a 100 treni al giorno di turisti, che affluiscono ai Magazzini ortofrutticoli dello scalo Arcoveggio per essere poi avviati ai grandi mercati dell'Europa Centrale.

La stazione di Bologna è oggi fra le più progredite e moderne del mondo, e nel suo sviluppo ha avuto una prova nel movimento, veramente eccezionale, che ha dovuto fronteggiare in occasione dei recenti festeggiamenti. La prova è stata superata brillantemente; tutti i servizi si sono svol-

La ferrovia Mantova-Peschiera

che sarà inaugurata domenica

Mantova. 9 notte. Domani, 13 corrente, sarà inaugurata la nuova linea ferroviaria Mantova-Peschiera, che sarà inaugurata domenica.

Questa importantissima opera del Regno che, oltre ad incrementare il traffico di questa linea, ha anche dato un contributo importante allo sviluppo del collegamento ferroviario fra Mantova e Verona, e ha anche dato un contributo importante allo sviluppo del collegamento ferroviario fra Mantova e Verona, e ha anche dato un contributo importante allo sviluppo del collegamento ferroviario fra Mantova e Verona.

La storia non è breve. Bisogna risalire al 1861, quando fu proposta la costruzione di una linea ferroviaria da Mantova a Verona, e fu approvata dal Parlamento. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

PROCESSI

Deputati i padroni e l'amante

Torino. 9 notte. Una intraprendenza singolare si è svolta in questi giorni in via Po, 10, dove si trova l'abitazione di un certo...

La storia non è breve. Bisogna risalire al 1861, quando fu proposta la costruzione di una linea ferroviaria da Mantova a Verona, e fu approvata dal Parlamento. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861. La linea fu costruita in tre tronconi, e fu inaugurata nel 1861.

Teatri e Concerti

Sullo schermo: Aspetto una signora, di J. May.

Un tenore, per un film, ne è sempre un'attrazione e un'impulso. Bisogna farlo in ogni caso cantare: bisogna che egli canti, supplisca l'azione, e imbastisca d'attorno una vicenda, tra il suo teatro e la sua camera d'albergo, che sia sufficiente e plausibile.

Qui il tenore è Jean Kiepura, non nuovo allo schermo, e che dimostra talvolta di possedere una discreta disinvoltura; e la vicenda offre qualche trovata di buona lega, che, meglio sfruttata, avrebbe potuto dare al film un suo tono. Il tenore che, chiuso in camera da segreteria telefonica, non riuscendo a farsi aprire, si fa ascoltare, s'addormenta, e si pone a cantare fino a interrompere la circolazione nella strada: il segretario che deve improvvisare una conferenza alla radio, la legge del divo; e così via. Il film è uno dei film di produzione media tedesca, comico-sentimentale; formula che già mostra una certa stanchezza. Accanto al Kiepura, Jenny Jugo, sempre gradita, ma che qui poteva essere fotografata un po' meglio.

Il « Barbiere » al Vittorino

Nel giorno di sabato e domenica prossimi verranno dati al Teatro Vittorino rappresentazioni straordinarie del Barbiere di Siviglia di Rossini, con i seguenti cantanti: Francesco Nascimben (Figaro), Graziella Ramazzini (Rosina), Andrea Molo (Almaviva), Luisa Nascimben (Don Basilio), Renato Nascimben (Don Bartolo), Massimo Nascimben (Don Curzio), e direttore d'orchestra Mario Braggia.

Concerto corale al Liceo G. Verdi

Il dopoguerra, Associazione Filarmonica della Scuola, prima ha indetto un trattamento artistico per lunedì 14 maggio, alle ore 21, nel salone del Liceo Musicale, dove il Gruppo Magistrale, sotto la direzione di don Basilio, darà un concerto corale.

Recita benefica

Questa sera, alle ore 20,45, nel teatro del Circolo culturale San Paolo, in via Lancia, 18, avrà luogo una recita benefica indetta dal Circolo « Monte Sabaudo ». Il lavoro, in tre atti, di G. Castellano è intitolato: « Suona la tromba ».

Oggi alla radio

R.A.I. Radio Milano, Torino, Genova
Ore 7,45: Telespettacolo da camera. 8, 12, 15, 18, 21, 24, 27, 30, 33, 36, 39, 42, 45, 48, 51, 54, 57, 60, 63, 66, 69, 72, 75, 78, 81, 84, 87, 90, 93, 96, 99, 102, 105, 108, 111, 114, 117, 120, 123, 126, 129, 132, 135, 138, 141, 144, 147, 150, 153, 156, 159, 162, 165, 168, 171, 174, 177, 180, 183, 186, 189, 192, 195, 198, 201, 204, 207, 210, 213, 216, 219, 222, 225, 228, 231, 234, 237, 240, 243, 246, 249, 252, 255, 258, 261, 264, 267, 270, 273, 276, 279, 282, 285, 288, 291, 294, 297, 300, 303, 306, 309, 312, 315, 318, 321, 324, 327, 330, 333, 336, 339, 342, 345, 348, 351, 354, 357, 360, 363, 366, 369, 372, 375, 378, 381, 384, 387, 390, 393, 396, 399, 402, 405, 408, 411, 414, 417, 420, 423, 426, 429, 432, 435, 438, 441, 444, 447, 450, 453, 456, 459, 462, 465, 468, 471, 474, 477, 480, 483, 486, 489, 492, 495, 498, 501, 504, 507, 510, 513, 516, 519, 522, 525, 528, 531, 534, 537, 540, 543, 546, 549, 552, 555, 558, 561, 564, 567, 570, 573, 576, 579, 582, 585, 588, 591, 594, 597, 600, 603, 606, 609, 612, 615, 618, 621, 624, 627, 630, 633, 636, 639, 642, 645, 648, 651, 654, 657, 660, 663, 666, 669, 672, 675, 678, 681, 684, 687, 690, 693, 696, 699, 702, 705, 708, 711, 714, 717, 720, 723, 726, 729, 732, 735, 738, 741, 744, 747, 750, 753, 756, 759, 762, 765, 768, 771, 774, 777, 780, 783, 786, 789, 792, 795, 798, 801, 804, 807, 810, 813, 816, 819, 822, 825, 828, 831, 834, 837, 840, 843, 846, 849, 852, 855, 858, 861, 864, 867, 870, 873, 876, 879, 882, 885, 888, 891, 894, 897, 900, 903, 906, 909, 912, 915, 918, 921, 924, 927, 930, 933, 936, 939, 942, 945, 948, 951, 954, 957, 960, 963, 966, 969, 972, 975, 978, 981, 984, 987, 990, 993, 996, 999, 1002, 1005, 1008, 1011, 1014, 1017, 1020, 1023, 1026, 1029, 1032, 1035, 1038, 1041, 1044, 1047, 1050, 1053, 1056, 1059, 1062, 1065, 1068, 1071, 1074, 1077, 1080, 1083, 1086, 1089, 1092, 1095, 1098, 1101, 1104, 1107, 1110, 1113, 1116, 1119, 1122, 1125, 1128, 1131, 1134, 1137, 1140, 1143, 1146, 1149, 1152, 1155, 1158, 1161, 1164, 1167, 1170, 1173, 1176, 1179, 1182, 1185, 1188, 1191, 1194, 1197, 1200, 1203, 1206, 1209, 1212, 1215, 1218, 1221, 1224, 1227, 1230, 1233, 1236, 1239, 1242, 1245, 1248, 1251, 1254, 1257, 1260, 1263, 1266, 1269, 1272, 1275, 1278, 1281, 1284, 1287, 1290, 1293, 1296, 1299, 1302, 1305, 1308, 1311, 1314, 1317, 1320, 1323, 1326, 1329, 1332, 1335, 1338, 1341, 1344, 1347, 1350, 1353, 1356, 1359, 1362, 1365, 1368, 1371, 1374, 1377, 1380, 1383, 1386, 1389, 1392, 1395, 1398, 1401, 1404, 1407, 1410, 1413, 1416, 1419, 1422, 1425, 1428, 1431, 1434, 1437, 1440, 1443, 1446, 1449, 1452, 1455, 1458, 1461, 1464, 1467, 1470, 1473, 1476, 1479, 1482, 1485, 1488, 1491, 1494, 1497, 1500, 1503, 1506, 1509, 1512, 1515, 1518, 1521, 1524, 1527, 1530, 1533, 1536, 1539, 1542, 1545, 1548, 1551, 1554, 1557, 1560, 1563, 1566, 1569, 1572, 1575, 1578, 1581, 1584, 1587, 1590, 1593, 1596, 1599, 1602, 1605, 1608, 1611, 1614, 1617, 1620, 1623, 1626, 1629, 1632, 1635, 1638, 1641, 1644, 1647, 1650, 1653, 1656, 1659, 1662, 1665, 1668, 1671, 1674, 1677, 1680, 1683, 1686, 1689, 1692, 1695, 1698, 1701, 1704, 1707, 1710, 1713, 1716, 1719, 1722, 1725, 1728, 1731, 1734, 1737, 1740, 1743, 1746, 1749, 1752, 1755, 1758, 1761, 1764, 1767, 1770, 1773, 1776, 1779, 1782, 1785, 1788, 1791, 1794, 1797, 1800, 1803, 1806, 1809, 1812, 1815, 1818, 1821, 1824, 1827, 1830, 1833, 1836, 1839, 1842, 1845, 1848, 1851, 1854, 1857, 1860, 1863, 1866, 1869, 1872, 1875, 1878, 1881, 1884, 1887, 1890, 1893, 1896, 1899, 1902, 1905, 1908, 1911, 1914, 1917, 1920, 1923, 1926, 1929, 1932, 1935, 1938, 1941, 1944, 1947, 1950, 1953, 1956, 1959, 1962, 1965, 1968, 1971, 1974, 1977, 1980, 1983, 1986, 1989, 1992, 1995, 1998, 2001, 2004, 2007, 2010, 2013, 2016, 2019, 2022, 2025, 2028, 2031, 2034, 2037, 2040, 2043, 2046, 2049, 2052, 2055, 2058, 2061, 2064, 2067, 2070, 2073, 2076, 2079, 2082, 2085, 2088, 2091, 2094, 2097, 2100, 2103, 2106, 2109, 2112, 2115, 2118, 2121, 2124, 2127, 2130, 2133, 2136, 2139, 2142, 2145, 2148, 2151, 2154, 2157, 2160, 2163, 2166, 2169, 2172, 2175, 2178, 2181, 2184, 2187, 2190, 2193, 2196, 2199, 2202, 2205, 2208, 2211, 2214, 2217, 2220, 2223, 2226, 2229, 2232, 2235, 2238, 2241, 2244, 2247, 2250, 2253, 2256, 2259, 2262, 2265, 2268, 2271, 2274, 2277, 2280, 22

LE VICENDE DELLA GUERRA IN ARABIA

Ibn Saud ammassa truppe per conquistare la capitale yemenita

(NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE)

Alessandria (Egitto), 9 notte. La nave da guerra italiana «Tullio», proveniente dal porto di Gaeta, ha transitato per il canale di Suez diretta ad Aden. A Porto Said si trova la nave da guerra italiana «Carlotto», proveniente dal porto di Taranto, per alcune brevi riparazioni.

Il dottore egiziano Hafez Amin presso l'Iman ha telegrafato da Sana'a che colà la situazione è normale, ma che il boicottaggio costiero è stato agitato.

Il Primo Ministro yemenita, Suleid Abdulh Omar, ha inviato da Sana'a un telegramma alla colonia yemenita del Cairo col quale riconferma le notizie che sono state trasmesse ieri circa la grande vittoria che le truppe yemenite avrebbero riportato su quelle saudite.

Il Primo Ministro precisa, anzi, che la battaglia è durata ventiquattro ore per il possesso del nodo strategico di Sana'a a nord della capitale. Le truppe yemenite, sotto la guida di Scij el Islam, hanno fatto un ricchissimo bottino, hanno ucciso ben duecento soldati sauditi, e hanno fatto quattrocento prigionieri.

Da Gedda giunge la notizia dell'ammassamento avvenuto colà di ben 10 mila cavalieri del deserto provenienti dalle estreme regioni del regno saudita, e della loro partenza per la fronte. Le truppe sono state ripartite tra i diversi Emirati che dovranno combattere nel Nejrhan. L'esercito di Ibn Saud è composto quasi esclusivamente di truppe del Nejrhan, mentre quelle di Fayzal sono tratte dall'Hejjaz, dal Thama e dall'Amir.

Fayzal dovrebbe lasciare domani Gedda per dirigere le operazioni contro la capitale yemenita, Sana'a.

Da parte saudita si smentiscono tutte le vittorie di cui danno notizia gli yemeniti.

A. LOVATO

Incognite

Le previsioni che si facevano a Londra fino a pochi giorni fa sono di una rapida, definitiva vittoria di Ibn Saud sull'Iman Jahia dello Yemen vengono improvvisamente alterate in vista della sosta a cui è stato forzato l'esercito dell'Emiro Fayzal al suo giungere ai primi contingenti delle montagne che sbarrano la strada della capitale yemenita, Sana'a.

Anche se la popolazione del territorio invaso — dicono le informazioni trasmesse qui dal Cairo — non è oggi esageratamente fedele al vecchio Iman, il quale ha regnato sempre con estremo rigore, sarebbe da stupirsi se gli yemeniti non combattessero fino all'ultimo pur di tenere lontano il figlio di Ibn Saud che insurrezione nelle Yemeni quel regime di islamismo puritano che costituisce la caratteristica della religione wahabita, e tanto profondamente differisce dalle abitudini di vita dei fedeli della religione zeidita.

L'opinione che l'avanzata di Fayzal sulla montagna non sarà seguita per uomini della pianura come i soldati di Ibn Saud, è condivisa anche dal Manchester Guardian, il quale mette in rilievo che la posizione dell'Inghilterra nei confronti di Ibn Saud, e quella dell'Italia nei confronti dell'Iman, il giornale osserva che l'Emiro Fayzal procederà oppure si fermerà a seconda degli ordini del genitore; è noto essere costume di quest'ultimo di pensare due volte prima di agire.

Il problema che Ibn Saud deve affrontare non è soltanto militare — giacché egli deve fare i conti con due grandi Potenze ostili — ma anche politico. In fuga dall'Inghilterra la vitalità internazionale dell'angolo sud occidentale dell'Arabia, l'Italia guarda l'Arabia dell'Est che si trova sulla sponda opposta del Mar Rosso.

Dopo avere ricordato quali problemi sorgerebbero per il Protettorato di Aden se il confine fosse in avanzamento Ibn Saud, il giornale scrive: «Il dovere dell'Inghilterra è di astenersi da qualsiasi forma di pretesa».

LA CORSA AGLI ARMAMENTI

Amarezza e impotenza democratica

Parigi, 9 notte. Henderson è arrivato a Parigi questa sera. Domattina egli vedrà Barthou. I giornali avevano annunciato che quest'ultimo aveva ricevuto oggi una visita dell'Ambasciatore d'Italia; ma la notizia è stata smentita. La stampa continua ad occuparsi animatamente della questione del disarmo, mostrandosi alquanto impressionata dal proposito britannico di non pigliare altre iniziative in materia e di lasciare che le cose vadano pel loro corso. I giornali di sinistra, notando come Barthou abbia riconfermato oggi davanti alla Commissione degli Esteri la tesi francese del 17 aprile, considerano la situazione con pessimismo ed attaccano violentemente il Governo e più ancora la Stampa Maggiore.

Blum, su «Le Jour», si domanda se il partito radicale francese rinegherà la propria opera di dieci anni e lascerà naufragare miseramente, per colpa dell'intransigenza francese, la Conferenza di Ginevra, assumendo la responsabilità della politica di armamenti cui la Francia si accinge.

La sua domanda è quella attesa — scrive il portavoce dei socialisti — non è concepibile che una grande assemblea politica anga di ignorare la questione più grave, giacché il suo silenzio equivarrebbe ad un'approvazione incondizionata della politica di Barthou e di Weygand.

Il collaboratore diplomatico di «Nôtre Temps», che nel cronaca non manca mai di chiarezza e di sagacia, critica aspramente le illusioni dei nazionalisti francesi, osservando che essi si ingannano della grossa crederono in un avvenire dell'Inghilterra si schiererà, come nel 1914, a

intervento nel presente conflitto. Ma essa non può rimanere indifferente agli avvenimenti. Possiamo essere certi dunque che degli accordi di rotazione sono stati tra Ibn Saud ed il Governo britannico in una forma o nell'altra. Ibn Saud non è uomo da avventurarsi in un'impresa senza averne la certezza di un buon esito.

Il giornale esprime poi la sua opinione che «un amministratore forte e giusto è da considerarsi migliore di un tiranno debole e litigioso come confinanti di un insostituibile posto di rifornimento del carbone come è il porto di Aden».

Dal Cairo poi riceve dal suo corrispondente del Cairo che l'Iman, piuttosto che lasciare cadere il proprio Paese in mano di Ibn Saud, chiederà all'Inghilterra e all'Italia di occupare lo Yemen come Potenze mandatarie fino all'appianamento della vertenza con Ibn Saud; ma evidentemente una notizia simile non fa favore del suo primogenito Ali, il quale dopo un regno effimero di cento giorni doveva prendere la via dell'esilio, mentre il capo Wahabita si insediava nelle città sacre del Profeta.

E anche quando suo fratello Fayzal, il defunto re dell'Irak, aveva fatto per dismettere gli ottomani recati da Ibn Saud alla sua casa e aveva firmato con lui un patto di buon vicinato, Abdallah, invece, si ostinava ancora a coltivare in cuore sogni di rivincita contro il fortunato rivale della sua dinastia alla Mecca.

Poi, in questi ultimi tempi, soprattutto sotto la pressione dell'Inghilterra, da cui dipende come terra di mandato la Transgiordania, anche l'Emiro di Amman aveva dovuto rassegnarsi a un patto di rapporti amichevoli col nuovo Regno Saudiano.

Ma i Wahabiti sembrano poco interessati alla convulsione con cui Abdallah ha apposto la sua firma a questo trattato e accusano il principe hasemita della Transgiordania di lavorare ancora, con vie sotterranee, per creare difficoltà al loro regime nei Luoghi Santi dell'islam.

Questo spiega il pararsi di voci secondo le quali Ibn Saud penserebbe di una spedizione punitiva oltre le frontiere transgiordaniche, qualora dovesse coronare di pieno successo la sua campagna militare contro lo Yemen.

Noi crediamo che questi progetti siano per lo meno molto esagerati. Intanto l'Inghilterra si è avvertita che il cosiddetto wahabismo è tutt'altro che una corsa verso la gloria. L'Imanato dello Yemen è un osso duro da rosicchiare. Ma anche nell'ipotesi che la sua buona stella dovesse proprio assisterlo fino al raggiungimento completo dei suoi sogni megalomani di egemonia sull'Arabia, Ibn Saud dovrebbe riflettere che anche se egli si è avvertito prima di arricchirsi contro la Transgiordania dove avrebbe fatto di torcere direttamente con l'Inghilterra.

Ora, per quanto possa essere grande la potenza del valoroso Sultano del Neged, è certo che essa si romperebbe inevitabilmente la corsa se osasse dare di cozzo contro le forze della Gran Bretagna, la quale anche in Transgiordania non manca di intrighi, di autoindulgenza e di accanimento da guerra.

In quanto alla Sarre, Barthou, il quale partì per Ginevra il 14 corrente, ha detto che la Francia intende domandare alla Lega delle Nazioni di escogitare un sistema di polizia atto ad assicurare la libertà del plebiscito.

C. P.

Inutile discutere senza la Germania...

Berlino, 9 notte. Il corrispondente francese del «Rein» per «Tagblatt» definisce «una grandiosa mossa scacchistica» quella compiuta da Mussolini il quale — ritenendo condizione che una di ogni avvicinamento tra la Francia e l'Italia la stipulazione di una Convenzione per la limitazione degli armamenti — ha imposto alla Francia l'insistenza.

Il corrispondente afferma che a Roma si ritiene inutile una discussione a Ginevra, in quanto l'Italia non vuole discutere senza la Germania, e senza di essa non vuole concludere accordi.

La nuova delle cooperative sociali, un prosidito ipotetico di 50 milioni, non la Banca di Francia stabilisce questa somma non avrebbe bastato

Dopo gli accordi di Milano

Asquini restituirà a Parigi la visita al Ministro Lamoureux

Roma, 9 notte.

Il Sottosegretario agli Esteri, Asquini, il 16 maggio prossimo venturo si recerà, come è stato annunciato, a Parigi, dove in occasione della Fiera restituirà al Ministro del Commercio francese, Lamoureux, la visita che quest'ultimo ebbe a fare a Milano lo scorso aprile. Il prossimo incontro tra i rappresentanti dei due Governi si svolgerà dopo gli scambi di idee sull'opportunità di perfezionare gli accordi di Milano e ampliare il sistema di azione internazionale reciproca in favore del partito socialista. Il compimento che di questa è delle Alpi accolse la conclusione di quegli accordi, lascia sperare infatti che da essi, come si voleva dal negoziato, possa prendere le mosse una generale revisione della politica doganale del due Paesi, intesa a ravvivare gli scambi commerciali.

Gli accordi di Milano, che gli incontri di Parigi mirano a perfezionare e a estendere, non costituiscono che un primo passo sulla via di un ristabilimento di rapporti commerciali normali tra i due Paesi. Essi in realtà mirano a rinnovare alcuni tra i più gravi ostacoli frapposti al libero svolgimento delle correnti del traffico. Facendo seguito alle prime sommarie notizie, precisiamo che i vantaggi conseguiti dall'Italia a Milano possono così riassumersi: 1) verranno devolute al Governo italiano le concessioni dei permessi di importazione che prima venivano accordate dal Governo francese; 2) vengono concessi speciali contingenti per le esportazioni in Francia di prodotti per i quali finora il nostro paese doveva concorrere solo entro i limiti del contingente globale stabilito per tutte le nazioni; 3) vengono imposti a più favorevole revisione alcuni contingenti stabiliti per l'Italia.

Un particolare riguardo viene usato alle esigenze della nostra produzione casaria, in quanto gli accordi di Milano stabiliscono permessi di esportazione di formaggi italiani in Francia in una misura superiore della metà all'importazione di quella autorizzata. Gli altri prodotti italiani favoriti dagli accordi sono l'acido borico, il solfuro di carbonio, gli ortaggi conservati, le corde e le corde di canapa, le stoffe di cotone, la biancheria confezionata, le bijouterie in argento, i macchinari da stampa, le macchine da cucire, gli apparecchi elettrici, le macchine da scrivere e oggetti di gomma elastica. A sua volta la Francia si è assicurata una maggiore esportazione di carbone coke, delle «cotte» delle forcelle di cellulosa.

Nei prossimi incontri di Parigi saranno probabilmente condannate altre merci non contemplate dagli accordi di Milano, come le frutta fresche, carni insaccate e alcuni prodotti industriali.

Parigi, 9 notte.

Sul crollo della Banca delle cooperative di Francia, la cui liquidazione giudiziaria è stata pronunciata la scorsa settimana, il «Jeune» pubblica oggi altri particolari che dimostrano in quali modo venne compromessa la solidità dell'istituto e cioè con piazzamenti antistatuti e come il partito socialista, la confederazione dei lavoratori e i sindacati gli abbiano dato il colpo di grazia con i ritiri in massa dei fondi, non appena vennero a conoscenza della delusione del loro deposito. In principio i fondi raccolti presso i cooperative da 13 agenzie della banca erano rimpatriati presso la Società cooperativa e il loro organismo di acquisto all'ingrosso «Magazine» dove si trovavano a circa 10 milioni di franchi. A queste Società erano pure accreditati prestiti a lunga scadenza che costituivano la contropartita dei depositi a breve del cliente. Al principio di quest'anno i depositi a vista ammontavano a 110 milioni e quelli a termine a 160 milioni circa. Ma, in pratica, le cose andavano ben diversamente. L'amministratore delegato della banca, Gastone Levy, è accusato di una grave colpa: contrariamente alle disposizioni statutarie egli ha consentito di concedere agli anticipi ad imprese assolutamente estranee al movimento cooperativo.

Gli aeroplani Couzinet

Per esempio: 25 milioni ai costruttori di aeroplani Couzinet, 14 milioni alla fonderia Jacques, 11 milioni e duecento alla fonderia della Banca di cooperazione francese, e 3 milioni alla fonderia di Jacques. Su questa somma 2.300.000 franchi soltanto corrispondono a materiale e ai impianti di lavoro; l'eccezionale, cioè 3.525.000 franchi, rappresenta invece il più grande e le spese di costruzione e di primo impianto. L'impresa Couzinet aveva poi, secondo lo Stato, 18.180.000 franchi per varare l'opera. Ma l'«Ave en Ciel» che è pure il nome della cooperazione internazionale) nessuno degli apparecchi ordinati dallo Stato venne consegnato. Lavori 337.000 franchi, la Federazione nazionale dei Sindacati di funzionari 1.523.000 e il Sindacato dei Ministri 1.116.000.

Il responsabile del disastro. Come abbiamo detto, la Banca delle cooperative aveva dovuto far fronte al principio dell'anno a numerosi importanti ritiri di fondi, effettuati da gruppi di depositanti che meglio conoscevano la realtà finanziaria dei piccoli depositanti, avevano capito che l'avvicinarsi della banca era minacciato dai troppi particolari anticipi a lunga scadenza concessi alle imprese che avevano saputo, per mezzo dei loro agenti, che la Banca di cooperazione francese aveva ottenuto dall'ingrosso un anticipo di 100.000.000 franchi per varare l'opera. Si era allora deciso di ritirare i depositi e di funzionare in quanto alla Banca delle cooperative è stato presentato un progetto di concordato che permetterebbe, a quanto sembra, di rimborsare i depositanti e di restituire un interesse del 2 per cento. Alla realizzazione degli atti ad aggiungere un concorso attivo delle cooperative per circa 100 milioni di franchi, pure il mezzo per accreditare gli anticipi a quei depositanti che avevano bisogno urgente di recuperare una parte dei loro beni.

La copertura della Reichsbank

sensibilmente diminuita

Berlino, 9 notte. La scorsa sera e di diverse della Reichsbank, nei primi sette giorni di maggio ha subito una nuova sensibile contrazione, e precisamente di 20.500 mila marchi. Il livello di copertura aurea è sceso da 5,8 a 5,4 per cento. La scorsa aurea di divis è ridotta presentemente a 101 milioni di marchi. Vengono ufficialmente smentite le voci di una scorsa aurea segreta dell'Istituto di emissione del Reich.

Dà fuoco ad un uomo per rubargli la bicicletta

Vienna, 9 notte.

Un giovane operaio disoccupato che dal Trost si dirigeva in bicicletta verso Salsburg aveva fatto, quando facendo la conoscenza di un ignoto col quale, venuta la sera, si è messo a dormire in un letto. Il giorno della mattina, la bicicletta era sparita. Il giovane, che era stato arrestato, è stato condannato a tre anni di carcere. Il fatto è che il giovane, che era stato arrestato, è stato condannato a tre anni di carcere. Il fatto è che il giovane, che era stato arrestato, è stato condannato a tre anni di carcere.

Tre paesi quasi distrutti dal fuoco in Polonia

Berlino, 9 notte.

Nelle ultime 24 ore sono scoppiati in Polonia altri tre gravissimi incendi. Un grosso borgo rurale presso Tomasz è stato quasi completamente distrutto. La scorsa notte è bruciato il villaggio di Bronow e a un sobborgo di Varsavia, Complesso, dove si trovava senza tetto 250 famiglie. Tre persone sono perite tra le fiamme, i danni si fanno ascendere a 5 milioni di zloty.

Aeroplano dell'«Air-France»

che si inabissa nella Manica

Sei persone annegate

Londra, 9 notte.

Un aeroplano della «Air-France» che fa servizio regolare di passeggeri tra il Bourget e Croydon è scomparso oggi nel pomeriggio mentre attraversava la Manica. L'apparecchio, un Wibault P.1000 metallico, fornito di tre motori da 350 HP, era aereo, aveva lasciato l'aeroporto parigino alle 11,15 ed era atteso in quella località per le 12,50. Fino alle 13,15 esso si mantenne in costante e regolare comunicazione radiofonica con Croydon. All'ora indicata chiese a Croydon di informarlo sulla propria posizione giacché sulla Manica la nebbia limitava la visibilità a mezzo chilometro. Croydon rispose di aver calcolato che la posizione dell'apparecchio francese fosse a circa 18 miglia e mezzo al largo di Boulogne-sur-Mer. Poi seguì un silenzio di circa tre minuti.

Esso fu rito all'improvviso da un appello di soccorso a S.O.S. «che si prolungò solo per pochi secondi ed è stata seguita da un silenzio definitivo. La discesa di Croydon ha chiamato inaspettatamente ma senza ottenere risposta. Essa perciò informò tutti i posti di guardia della costa inglese tra Folkestone e Capo Brenchy e diramò un appello radiofonico alle navi sul canale affinché succedessero attenzione. In pari tempo avvertì gli aeroplani in navigazione a quell'ora.

Subito da Croydon venivano inviati un apparecchio grande e quattro piccoli alla ricerca del velivolo francese. Uno degli aeroplani ha radio-telegrafato alle 16,50 di avere avvistato i rottami di un velivolo galleggianti in mare a circa 25 miglia a nord-ovest di Boulogne. Siccome l'atterraggio del velivolo non è stato segnalato da nessun luogo si ha ormai la certezza che il grosso aeroplano è precipitato in acqua per cause determinate forse a rimanere per sempre ignote, e che le sei persone che erano a bordo sono annegate. Tre di esse erano passeggeri due dei quali francesi e uno svizzero.

L'inchiesta Canet, come si apprende questa sera a Londra, pilota per la prima volta in vita sua un apparecchio di quel tipo per cui non sarebbe da escludere che la scintilla sia dovuta fino a un certo punto alla sua poca familiarità con l'apparecchio.

Perché il terrorista Patzig

voleva attentare a Dollfuss

Vienna, 9 notte.

Il giovane Hans Patzig venne in Austria armato di una pistola inoffensiva per compiere contro Dollfuss un attentato inteso a dimostrare la vitalità del partito nazionalsocialista austriaco, aveva partecipato a Dresda a una riunione di giovani hitleriani indetta per discutere sulla situazione viennese. In questa riunione la corrente radicale aveva sostenuto la necessità di fare qualche cosa contro Dollfuss, mentre la moderata si era dichiarata per manifestazioni di carattere più mite. Sebbene i moderati fossero in maggioranza, i radicali avevano comunque deciso di intraprendere un'azione autonoma.

Però non appena il Patzig ebbe l'incarico di partire per l'Austria, i moderati lo sopperì, e avvertirono i capi, che a loro volta avvertirono Berlino. Di questo «tradimento» i radicali ebbero sentore, e uno di essi credé subito di aggiungere il Patzig per trattenerlo; ma il ragazzo non si lasciò tentare e si recò alla frontiera austriaca e il messo ritenne opportuno tornarsene a casa.

Intanto i nazionalsocialisti hanno dato oggi a Vienna i loro consuati segni di vita. Nel giardino del ristorante Schier, nel quartiere di Nussdorf, dove avrebbe dovuto aver luogo questa sera una festa delle Heimwehr, che è stata però rinviata per ragioni interne della organizzazione, è scoppiata una bomba, la quale, colpendo una signora le ha asportato nettamente dal braccio la mano destra. Durante il corso della giornata due petardi sono scoppiati in due diversi punti della capitale austriaca senza però provocare danni di particolare rilievo.

Nell'Europa danubiana

La siccità fa proibire le esportazioni dei cereali

Vienna, 9 notte.

La siccità sta rendendo assai difficile la situazione dei Paesi agrari dell'Europa danubiana, i quali si vedono costretti a proibire le esportazioni di cereali. La prima a dare l'esempio è la Romania che al divieto di esportazione dei cereali di grano duro e di segale ha fatto seguire il sequello di tutte le provviste di grano duro e di segale di confezionamento pane con farina di grano macinata di «alta farina». Le condizioni generali sono talmente critiche che il «comitato economico governativo ha deciso di sollecitare offerte brasiliane e argentine in merito ai eventuali forniture, e di studiare la possibilità di finanziamento dell'importazione del grano duro. La situazione potrebbe essere salvata soltanto da un'abbondante pioggia che per il momento non si può farne la vittima. Si prevede che anche il Governo bulgaro sarà costretto a prendere misure analoghe alle romene.

Dopo il viaggio di Jettie

Le dimissioni del Ministro della Guerra

Belgrado, 9 notte.

Il ministro degli Esteri Jettie, ritenuto scontento dell'esito delle sue conversazioni nella capitale bulgara. Dai commenti dei giornali jugoslavi e bulgari si può dedurre che Jettie e Mladinovic si sono effettivamente intrattenuti in merito al progetto Patto di non aggressione, la stampa locale ha però dichiarato che Jettie e Mladinovic non si è mostrata possibile, il segretario a Sofia di Jettie costoro comunque un grande progresso nella strada della pacificazione dei Balcani.

brev. LUCHINI brev.

il sofo letto di garanzia

Tipi vari - POLTRONA 12, 13, 14 - Prezzi minimi

VIA DEI MILLE, 20



È certamente il sapone ideale per i bimbi

La delicata carezza degli bimbi necessita della vostra assidua attenzione. Ecco perché, una speciale miscela d'oli d'oliva e di palma presentata sotto forma di sapone per la toilette e per il bagno, è la più adatta a proteggere ed a conservare sempre morbida l'epidermide dei bimbi. Questi oli vegetali, impiegati nella fabbricazione di ogni pezzo di Palmolive, danno il colore verde naturale a questo sapone. Mamma, papà, vigile della carezza dei bimbi e per voi, usate il Palmolive.



PER PASSEGGIO

LA GRANDE NOVITA' DEL 1934

La calzatura igienica per accelleria

SUPERGA AEREX la scarpa che respira perché consente la libera e normale circolazione dell'aria intorno al piede.



Ecco il marchio di garanzia di un prodotto inimitabile.

CONCORSO

Partecipate anche voi al facile grandioso concorso "Superga AEREX".

Chiedete norme scrivendo a: Concorso Superga, Casella Postale N. 423 Torino.

Gli stabilimenti che producono le calzature nazionali SUPERGA AEREX occupano 3000 lavoratori italiani.

LE MIGLIORI STOVIGLIE

Le stoviglie più convenienti, di lusso o comuni, sono quelle di Richard - Ginori, perché alla qualità uniscono il buon gusto e la modicità del prezzo.

Visitate i negozi Richard-Ginori, troverete le occasioni più favorevoli per l'acquisto di servizi da tavola di porcellana o terraglia, servizi da tè, da caffè, cristallerie, argenteria Cristofle, articoli per regalo, a prezzi che sfidano qualsiasi concorrenza.

DEPOSITI DI VENDITA TORINO - VIA ROMA, 13

E NELLE PRINCIPALI CITTÀ

SOCIETA' CERAMICA RICHARD-GINORI

SEDE CENTRALE: MILANO, VIA BIGLI N. 1

brev. LUCHINI brev.

il sofo letto di garanzia

Tipi vari - POLTRONA 12, 13, 14 - Prezzi minimi

VIA DEI MILLE, 20

